

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 293 948 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:

19.03.2003 Patentblatt 2003/12

(51) Int Cl.7: **G08G 1/123, G01C 21/20**(21) Anmeldenummer: **02090328.2**(22) Anmeldetag: **12.09.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:

**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**

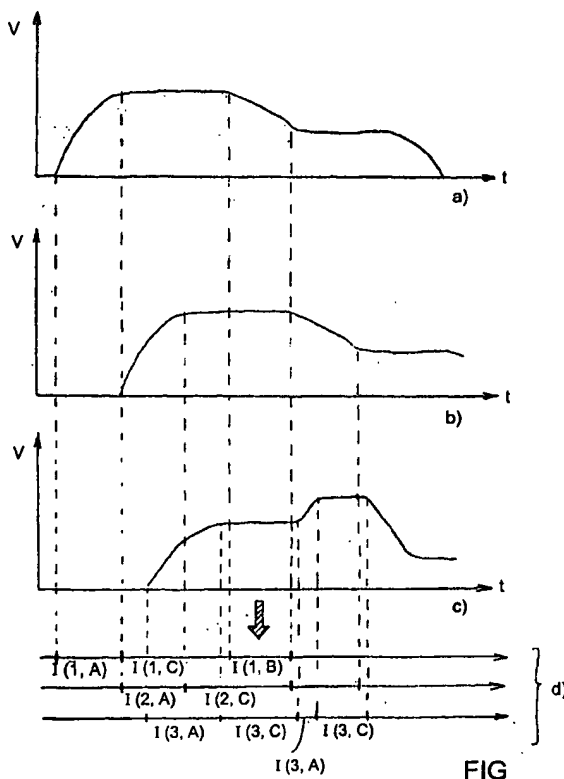
Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI(71) Anmelder: **SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT
80333 München (DE)**(72) Erfinder: **Erhard, Karl-Helz
38126 Braunschweig (DE)**(30) Priorität: **14.09.2001 DE 10147231****(54) Verfahren und Anordnung zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen**

(57) Die Erfindung beschreibt ein Verfahren und eine Anordnung zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen sowie ein entsprechendes Computerprogramm-Erzeugnis und ein entsprechendes computerlesbares Speichermedium, welche insbesondere eingesetzt werden können zur Erstellung von Fahrplänen, die optimal bezüglich Energieverbrauch (unter Berücksichtigung des Rückspeiseeffektes) und/oder zeitlicher Verteilung des Energiebedarfs (Desynchronisation) ausgelegt sind.

Erforderlichenfalls können weitere Optimierungsparmeter berücksichtigt werden wie: Summe der Umsteigezeiten, Anzahl der benötigten Fahrzeuge und Verspätungssumme der betrachteten Fahrpläne.

Zur Lösung des Optimierungsproblems wird der (kontinuierliche) Lösungsraum diskretisiert. Die Fahrplanoptimierung kann als enumeratives Verfahren oder - ausgehend von einer Startlösung - ein lokales Suchverfahren ausgeführt werden. Die Effizienz wird durch den Einsatz eines Sweep-Line-Algorithmus erreicht.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Anordnung zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen sowie ein entsprechendes Computerprogramm-Erzeugnis und ein entsprechendes computerlesbares Speichermedium, welche insbesondere eingesetzt werden können zur Erstellung von Fahrplänen, die optimal bezüglich des Energieverbrauchs und/oder der zeitlichen Verteilung des Energiebedarfs ausgelegt sind.

[0002] Bei der Gestaltung von Fahrplänen ist i. a. ein Problem der folgenden Art zu lösen: Gegeben sei ein Netz von Bahnlinien, welche entlang mehrerer Bahnhöfe verlaufen. In einem Teil der Bahnhöfe werden Passagierhalte durchgeführt. Gewisse Linien können sich in Umsteigebahnhöfen kreuzen, wo ein Teil der Passagiere die Linien wechselt. Für jede Linie soll ein Fahrplan erstellt werden, der für beide Fahrtrichtungen die sollmäßigen Fahrten (in Form von Takten und Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen) enthält und hinsichtlich verschiedener Parameter ein Optimum darstellen soll.

[0003] Herkömmlicherweise wurden bei der Optimierung in der Regel folgende Aspekte berücksichtigt:

- die Summe der Umsteigezeiten zwischen den Linien dieser Fahrpläne,
- die Anzahl der benötigten Fahrzeuge,
- die Verspätungssumme der betrachteten Fahrpläne während des Betriebs.

[0004] Ein Großteil dieser Art von Fahrplänen für schienengebundene Verkehrssysteme wird z. Z. noch manuell konstruiert bzw. optimiert. Dabei werden Aspekte des Energieverbrauchs wie eine Energieoptimierung mit Einbeziehung der Rückspeiseeffekte oder eine Desynchronisation der Anfahrvorgänge i. a. nicht berücksichtigt. Für die Optimierung der weiteren Aspekte, wie z. B. Summe der Umsteigezeiten, Anzahl der benötigten Fahrzeuge oder Verspätungssumme der betrachteten Fahrpläne, werden Erfahrungswerte aus bereits umgesetzten Fahrplänen zugrundegelegt und typischerweise stark lokale Anpassungen der Fahrpläne durchgeführt. Was bei der manuellen Optimierung generell fehlt ist eine ausreichend globale Betrachtungsweise. Automatische Verfahren zur Fahrplankonstruktion (wie sie z. B. in [1] enthalten sind) erzeugen zwar bessere Lösungen als manuell konstruierte Fahrpläne, berücksichtigen aber nur gewisse Teilaspekte (z. B. die Fahrzeuganzahl).

[0005] Bei dem in [2] beschriebenen automatische Verfahren wird eine globale Zielfunktion mit Hilfe genetischer Algorithmen optimiert. Jedoch werden dort weder Aspekte der Energieoptimierung noch Desynchronisationsprobleme berücksichtigt. Außerdem sind genetische Verfahren nicht ausreichend effizient.

[0006] Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zu Grunde, ein Verfahren bereitzustellen, welches die genannten Nachteile behebt und gegenüber den bisherige An-

sätzen in einer globalen Zielfunktion zusätzlich den Energieverbrauch und/oder die Desynchronisationsprobleme berücksichtigt. Die Erfindung soll gewährleisten, dass jeder Aspekt der Zielfunktion möglichst realistisch und effizient evaluiert wird, um auf diese Weise ein praktikables Verfahren zu erhalten.

[0007] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch die Merkmale im kennzeichnenden Teil der Ansprüche 1 und 7 bis 9 im Zusammenwirken mit den Merkmalen im Oberbegriff. Zweckmäßige Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen enthalten.

[0008] Ein besonderer Vorteil der Erfindung liegt darin, dass bei dem Verfahren zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen die Optimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters 'Energieverbrauch' erfolgt, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtkurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/ oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.

[0009] Eine Anordnung zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen umfasst einen Prozessor, der derart eingerichtet ist, dass eine Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters 'Energieverbrauch' durchführbar ist, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtkurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/ oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.

[0010] Ein Computerprogramm-Erzeugnis zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen umfasst ein computerlesbares Speichermedium, auf dem ein Programm gespeichert ist, das es einem Computer ermöglicht, nachdem es in den Speicher des Computers geladen worden ist, eine Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters 'Energieverbrauch' durchzuführen, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtkurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.

[0011] Auf einem entsprechenden computerlesbaren

Speichermedium ist ein Programm gespeichert, das es einem Computer ermöglicht, nachdem es in den Speicher des Computers geladen worden ist, eine Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters 'Energieverbrauch' durchzuführen, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtrikurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.

[0012] Weitere Vorteile der Erfindung bestehen darin, dass eine globale Energieminimierung aller Fahrpläne unter Berücksichtigung der Rückspeiseeffekte durchgeführt wird. Damit können sich beträchtliche Kosteneinsparungen für die Betreiber der Bahnlinien ergeben. Testläufe an realen Beispielen haben Einsparungen von bis zu 5 % ergeben.

[0013] Die Anschlüsse zwischen einzelnen Linien (und damit der Fahrkomfort) werden optimiert, indem die Summe aller Umsteigezeiten minimiert wird. Testläufe an realen Beispielen haben die vorgegebenen Anschlusszeiten um bis zu 30 % reduziert.

[0014] Die Anzahl der benötigten Fahrzeuge wird durch die Anwendung des erfindungsgemäßen Verfahrens minimiert. Damit ergeben sich hohe Kosteneinsparungen für die Betreiber der Bahnlinien (Material sowohl als auch Personal).

Mit der Desynchronisation der Anfahrvorgänge wird eine Überlastung der Stromversorgung vermieden.

Durch Minimierung der Summe der Verspätungen, welche im Betrieb der Fahrpläne auftreten, wird die Stabilität der Fahrpläne maximiert. Das führt wiederum zu einem erhöhten Fahrkomfort sowie zu weiteren Kosteneinsparungen, weil damit durch Reduktion der Fahrplanpuffer die Fahrzeuganzahl möglicherweise noch weiter verringert werden kann.

[0015] Die Erfindung soll nachstehend anhand von einem zumindest teilweise in der Figur dargestellten Ausführungsbeispiel näher erläutert werden.

Es zeigen:

[0016]

Fig. 1 a Fahrkurve des Zuges 1 (auf Strecke 1),
 Fig. 1 b Fahrkurve des Zuges 2 (auf Strecke 1),
 Fig. 1 c Fahrkurve des Zuges 3 (auf Strecke 2),
 Fig. 1 d Herleitung der zu den jeweiligen Fahrkurven gehörigen, beim Sweep-Line-Algorithmus verwendeten Zeitintervalle.

[0017] Für jede Linie eines Liniennetzes ist ein Sollfahrplan vorgegeben, der für beide Fahrtrichtungen ei-

ner Linie die sollmäßigen Fahrten (in Form von Takten und Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen) enthält. Zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens ist ein diskretes Raster gegeben, in dem die Abfahrtszeiten und Takte variieren können. Durch Variation dieser Parameter wird eine globale Zielfunktion minimiert, welche die folgenden fünf Aspekte berücksichtigen kann:

- die benötigte Energie der betrachteten Fahrpläne (unter Berücksichtigung der Rückspeiseeffekte),
- die Summe der Umsteigezeiten zwischen den Linien dieser Fahrpläne,
- die Anzahl der benötigten Fahrzeuge,
- die Längen der Zeitbereiche mit simultanem Anfahren benachbarter Fahrzeuge ("Desynchronisationsproblem" - "benachbart" heißen solche Fahrzeuge, deren Anfahren sich gegenseitig beeinflusst),
- die Verspätungssumme der betrachteten Fahrpläne während des Betriebs.

[0018] Zur Lösung des Problems wird ein Optimierungsverfahren angewandt. Dabei wird im Variabilitätsbereich der vorgegebenen Sollfahrpläne diejenige Lösung bestimmt, welche die gemischte, globale Zielfunktion minimiert. Für die Optimierung wird der (kontinuierliche) Lösungsraum diskretisiert, weil die Zielfunktion nicht in analytischer Form vorliegt.

[0019] Für das Optimierungsverfahren können zwei Vorgehensweisen angewandt werden:

Als eine Vorgehensweise wird ein enumeratives Verfahren realisiert. Dabei wird jeder Lösungspunkt im definierten (diskreten) Lösungsraum evaluiert und das jeweils beste Resultat zwischengespeichert. Das Erreichen des globalen Optimums (innerhalb des Rasters) wird damit garantiert, da hierbei jede Kombination der Rasterpunkte ausgewertet wird.

[0020] Eine zweite Vorgehensweise nutzt ein lokales Suchverfahren. Dabei wird - ausgehend von einer Startlösung - zielgerichtet in Richtung der global optimalen Lösung gesucht. Das Erreichen des Optimums ist zwar nicht garantiert, aber man erreicht in der Regel nach deutlich kürzerer Zeit eine passable Lösung des Optimierungsproblems. Da die Zielfunktion typischerweise nicht konvex ist und viele lokale Minima aufweist, bietet sich eine Tabusuche an (siehe z. B. [3]). Dabei wird standardmäßig ein Gradientenverfahren realisiert, wo aus der aktuellen Lösung die nächste Lösung durch Bestimmung des stärksten Abstiegs der Zielfunktion bestimmt wird. Diese Iteration endet, wenn in der Nachbarschaft der aktuellen Lösung nur noch schlechtere Lösungen vorliegen. Allerdings ist die so erhaltene Lösung nicht unbedingt optimal.

Um aus diesem ggf. lokalen Minimum zu entkommen, wird mit dem Tabuansatz ein Kurzzeitspeicher (Tabuli-

ste) vorgehalten, der die letzten berechneten, relativ guten Lösungen speichert. Dann wird diejenige benachbarte Lösung ermittelt, welche die geringste Verschlechterung in der Zielfunktion aufweist und außerdem nicht in der Tabuliste enthalten ist. Auf diese Weise wird mit der weiteren Iteration das lokale Minimum verlassen. (Ohne Tabuliste würde die Iteration sehr schnell zwischen zwei Lösungen schleifen, nämlich dem lokalen Minimum und der besten Lösung innerhalb der Nachbarschaft dieses Minimums). Als alternatives lokales Suchverfahren könnte "Simulated Annealing" eingesetzt werden (siehe z. B. [3]), was allerdings i. a. weniger effizient als Tabusuche ist.

[0021] Als Beispiel für die Ermittlung des gesuchten optimalen Lösung wird nachfolgend der Pseudo-Code für die zweite Variante des Optimierungsverfahrens (mit Gradienten und Tabusuche) dargestellt:

```
Tabuliste := {}
Wähle als Startlösung X die vorgegebenen Fahrpläne
Xmin := X
for(i = 0; 1 < max_iter; i++)
```

bestimme eine Menge M von benachbarten Lösungen von X, indem alle Parameter der Fahrpläne um eine Schrittweite (nach oben und unten) innerhalb der vorgegebenen Variabilitätsbereiche verändert werden für alle Lösungen in M, welche nicht in der Tabuliste enthalten sind: setze X auf diejenige Lösung mit der größten Verbesserung des Zielfunktionswertes (bzw. mit der geringsten Verschlechterung)

füge X als erstes Element in die Tabuliste ein if (lTabuliste > max_tabu)

entferne das letzte Element aus der Tabuliste

if(ZF(X) < ZF(Xmin))

Xmin := X

[0022] Dabei ist 'max_iter' die Anzahl der Iterationen für die Tabusuche. 'max_tabu' ist die maximale Länge der Tabuliste. ZF ist die globale Zielfunktion, welche (beispielsweise) wie folgt formuliert werden kann, um die einzelnen Aspekte der Zielfunktion individuell gewichten zu können:

$$ZF = e \cdot E/E_0 + u \cdot U/U_0 + f \cdot F/F_0 + z \cdot Z/Z_0 + v \cdot V/V_0.$$

[0023] Hierbei ist E die benötigte Energie aller Fahrpläne des Liniennetzes, U die Summe der Umsteigezeiten zwischen den Linien der Fahrpläne, F die Anzahl der benötigten Fahrzeuge, Z die Summe der Längen der Zeitbereiche mit simultanem Anfahren benachbarter Fahrzeuge und V die Verspätungssumme der Fahrpläne während des Betriebs. Die mit 0 indizierten Werte sind die evaluierten Aspekte für die vorgegebenen Sollfahrpläne (Startlösung). Falls ein solcher Wert Null ist, wird stattdessen eine geeignete obere Schranke gewählt. Durch die Normierung der Aspekte auf die Werte

der Startlösung soll eine Vergleichbarkeit der einzelnen Aspekte erreicht werden. Die Werte e, u, f, z und v stellen Gewichtungsfaktoren für die einzelnen Anteile der globalen Zielfunktion dar.

[0024] Nachfolgend soll erläutert werden, wie die fünf Aspekte der globalen Zielfunktion realistisch und effizient berechnet werden können:

[0025] Für die Berechnung der Umsteigezeiten werden für jede Einzelfahrt der betrachteten Fahrpläne die tangierten Umsteigebahnhöfe ermittelt. Damit kann man für diese Fahrt diejenigen Richtungen bestimmen, auf welche ein Passagier in einem der Umsteigebahnhöfe möglicherweise umsteigt. Für jede dieser Richtungen wird dann unter allen zugehörigen Einzelfahrten diejenige Fahrt bestimmt, auf welche mit der geringsten (nicht-negativen) Wartezeit umgestiegen werden kann. Dieser Zeitwert wird mit der Anzahl der Umsteiger und dem Gewichtungsfaktor der Umsteigebeziehung multipliziert und zur Summe der gewichteten Umsteigezeiten addiert.

[0026] Zur Berechnung des Energieverbrauchs eines betrachteten Fahrplans werden für jede Einzelfahrt die Zeitintervalle berechnet, wo der Zug anfährt (d. h. Leistung aufnimmt) bzw. bremst (d. h. Leistung abgibt). Vgl. Fig. 1, in welcher ein Intervall I(F, L) das Zeitintervall beschreibt, in dem bei der Einzelfahrt F die Leistungsabgabe bzw. -aufnahme L erfolgt. F gibt somit die Nummer der Einzelfahrt an; L kann die Werte (Attribute)

A = Anfahrt (Leistungsaufnahme),
B = Bremsen (Leistungsabgabe) und
C = weder Anfahrt noch Bremsen

annehmen. Dann wird über den Tagesverlauf die Verteilung aller Situationen ermittelt, in denen bezüglich der Leistungsaufnahme und -abgabe im Liniennetz konstante Verhältnisse herrschen. Eine konstante Situation liegt etwa vor, wenn zwischen $t_1 = 7:28:17$ und $t_2 = 7:30:04$ Uhr z. B. genau die Züge 1, 3 und 4 Leistung abgeben, genau die Züge 2 und 6 Leistung aufnehmen und genau die Züge 5 und 7 weder anfahren noch bremsen (d. h.: für die Schnittmenge gilt

$$\begin{aligned} &I(1, B) \cap I(3, B) \cap I(4, B) \cap \\ &I(2, A) \cap I(6, A) \cap \\ &I(5, C) \cap I(7, C) = (t_1, t_2). \end{aligned}$$

Eine solche Situation mit konstanten Verhältnissen erzeugt ein Intervall - im vorliegenden Beispiel das Intervall (t_1, t_2) . Ändert sich die Situation, beispielsweise, indem Zug 1 den Bremsvorgang beendet, so entspricht dieser (neuen konstanten) Situation ein anderes Intervall. Die effiziente Berechnung aller dieser Situationen (Intervalle) erfolgt mit Hilfe eines Sweep-Line-Algorithmus. Für eine bestimmte Situation wird dann mit Standardmethoden der Analyse elektrischer Netzwerke die Leistungsaufnahme des Fahrzeuges unter Berücksichtigung der Rückspeiseeffekte bestimmt. Das Produkt

dieser Leistungen für alle anfahrenden Züge mit der Länge des Zeitintervalls, der sogenannten Zeitscheibe, welche zu der betrachteten Situation gehört, ergibt dann in Summe die netzseitige Energieaufnahme des Fahrplans für dieses Intervall (Zeitscheibe). Die Summe des Energieverbrauchs über alle Situationen ergibt schließlich den gesamten Energieverbrauch des Fahrplans.

[0027] Da eine Rückspeisung möglicherweise nicht in allen Teilen eines Liniennetz realisiert werden kann, ist es sinnvoll die Fahrzeuge nicht simultan, sondern in aufeinanderfolgenden Zeitintervallen anfahren zu lassen. Dieses Optimierungsproblem der Desynchronisation wird ebenfalls unter Berücksichtigung des Parameters 'Energieverbrauch', jedoch unter einem vom Rückspeisungseffekt verschiedenen Aspekt betrachtet. Zur Berechnung der Summe der Längen der Zeitbereiche mit simultanem Anfahren benachbarter Fahrzeuge werden für jede Einzelfahrt die Zeitintervalle berechnet, wo der Zug anfährt (d. h. Leistung aufnimmt). Deshalb werden bei Betrachtung der Desynchronisation nur Intervalle mit dem Attribut A berücksichtigt. Dann werden über den Tagesverlauf alle Situationen bestimmt, in denen bezüglich der Leistungsaufnahme konstante Verhältnisse herrschen. Eine konstante Situation liegt etwa vor, wenn zwischen 7:28:17 und 7:30:04 Uhr z. B. genau die Züge 1, 3 und 4 Leistung aufnehmen und genau die Züge 2, 5, 6 und 7 nicht anfahren. Die effiziente Berechnung aller Situationen erfolgt auch hier mit Hilfe eines Sweep-Line-Algorithmus. Für eine bestimmte Situation werden die Paare von anfahrenden Fahrzeugen bestimmt, welche benachbart sind. Die Anzahl dieser Paare wird dann mit der Länge der Zeitscheibe, welche zu der betrachteten Situation gehört, multipliziert. Dieses Produkt wird schließlich für alle Zeitscheiben aufsummiert.

[0028] Für die Einteilung der (Zeit-)Intervalle können Kriterien vorgegeben werden, wobei diese Kriterien von dem jeweils zugrundeliegenden Optimierungsparameter abhängen können: eine Einteilung für den Parameter "Energieoptimierung" kann sich von derjenigen für den Parameter "Desynchronisation" unterscheiden. Eine Einteilung der Intervalle ändert sich etwa auch in Abhängigkeit davon, bis zu welchem Betrag der Leistungsaufnahme ein Vorgang als "Anfahrt" definiert ist. Des weiteren können die (Zeit-)Intervalle mit Attributen versehen werden, wobei beispielsweise bei der Optimierung des Energieverbrauch unter Berücksichtigung des Rückspeisungseffektes die Intervalle als Anfahrts- bzw. Brems-Intervall attribuiert werden könnten. Außerdem könnten Intervalle mit Gewichten versehen werden, die z. B. Faktoren wie Haupt- oder Nebenverkehrszeiten in den Berechnungen berücksichtigen lassen. Analoge (zweite) Kriterien können für die Auswertung (der Schnittmengen) der Intervalle beim Sweep-Line-Algorithmus vorgegeben werden.

[0029] Für die Berechnung der benötigten Fahrzeuganzahl werden effiziente Algorithmen der diskreten Op-

timierung (z. B. Flussverfahren) eingesetzt. Das in [4] beschriebene Verfahren beispielsweise kann auch sehr gute untere Schranken für die Fahrzeuganzahl bestimmen, welche sehr schnell berechenbar sind und daher aus Effizienzgründen für die globale Zielfunktion (anstelle der exakten Lösung) verwendet werden können.

[0030] Für die Ermittlung der Verspätungssumme, welche im Betrieb der betrachteten Fahrpläne zu erwarten ist, wird vorteilhafterweise ein Simulator ([5]) eingesetzt, welcher den Fahrbetrieb sehr realistisch nachbildet. Aus Effizienzgründen kann man sich darauf beschränken, hier nur einen kleinen Ausschnitt des dichtesten Taktes (bzw. der dichtesten Takte) zu simulieren.

[0031] Die Erfindung ist nicht beschränkt auf die hier dargestellten Ausführungsbeispiele. Vielmehr ist es möglich, durch Kombination und Modifikation der genannten Mittel und Merkmale weitere Ausführungsvarianten zu realisieren, ohne den Rahmen der Erfindung zu verlassen.

Anhang: Quellennachweise

[0032]

[1] "HASTUS - Transit scheduling, daily operations, customer information", <http://www.giro.ca/hastusa.htm>.

[2] Kolonko, Engelhardt-Funke: Genetisch optimierte Fahrpläne und Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsnetze, http://www.math.tu-clausthal.de/stochopt/HiTT_Deutsch/HITT2000_Deutsch.htm.

[3] Z. Michalewicz, D. B. Fogel; "How to Solve It: Modern Heuristics", Springer-Verlag, 2000.

[4] Andreas Löbel, "Optimal Vehicle Scheduling in Public Transit", Shaker Verlag, 1998 (siehe auch <http://www.zib.de/loebel/publications.html>).

[5] Erhard, Schmidtke, Strahberger: "FALKO: Fahrplan-Validierung und -Konstruktion für spurgebundene Verkehrssysteme"; Signal+Draht, Heft 10/2000.

Patentansprüche

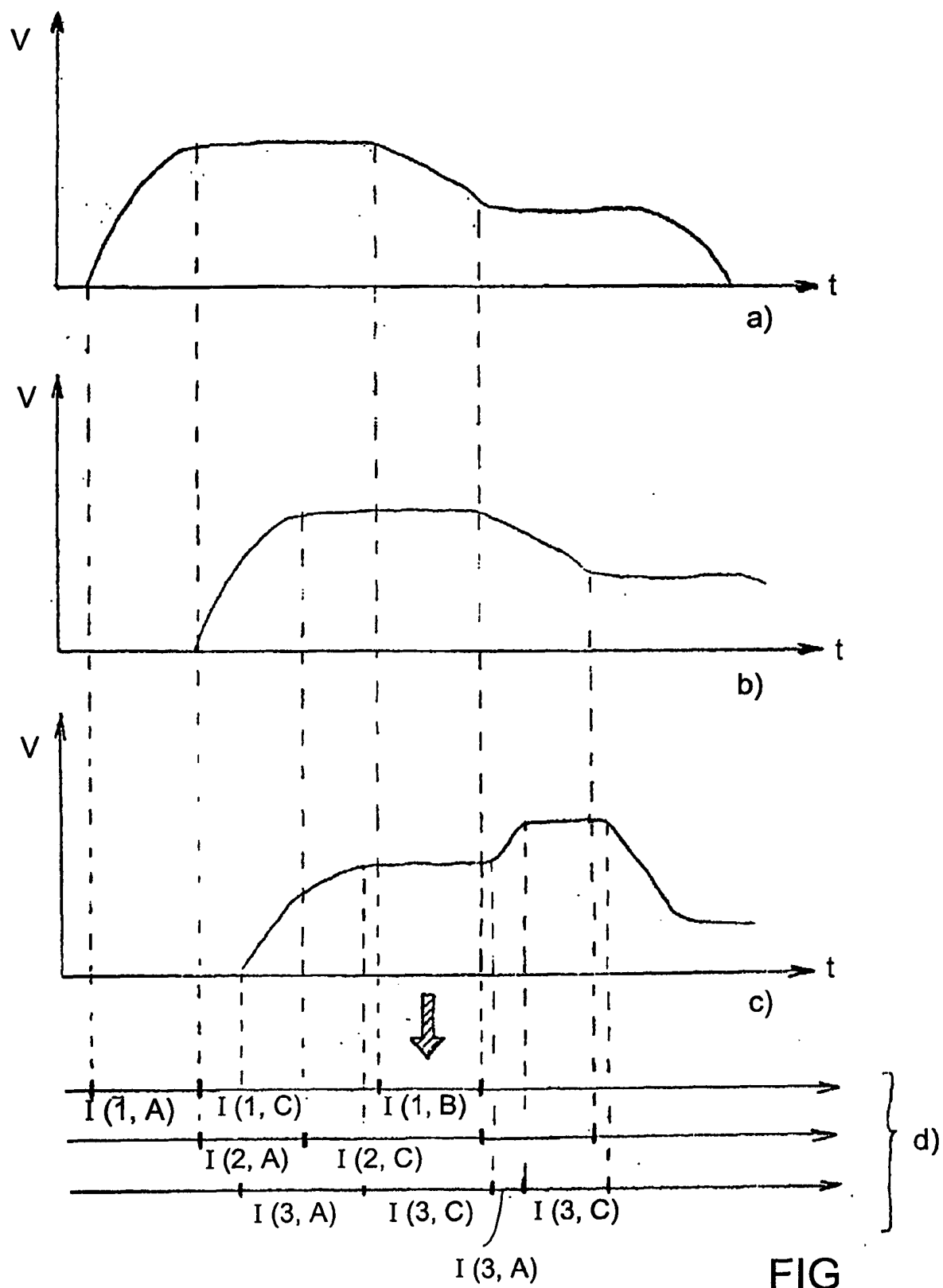
1. Verfahren zur Fahrplanoptimierung in Liniennetzen, **dadurch gekennzeichnet,** **dass** die Optimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters 'Energieverbrauch' erfolgt, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtrkurven der Fahrten nach vorgebaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut

und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.

2. Verfahren nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass für die Lösung des Optimierungsproblems der Lösungsraum diskretisiert wird. 5
3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Optimierung durch ein enumeratives Verfahren realisiert wird. 10
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass ausgehend von einer Startlösung die Optimierung durch ein lokales Suchverfahren realisiert wird. 15
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Optimierung zur Auswertung der Schnittmengen der Intervalle den Sweep-Line-Algorithmus benutzt. 20
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
dadurch gekennzeichnet,
dass als Optimierungsparameter
 - die benötigte Energie der Fahrpläne ggf. unter Beachtung von Rückspeisungseffekten und/oder 30
 - die Desynchronisation der Anfahrvorgänge berücksichtigt werden. 35
7. Anordnung mit einem Prozessor, der derart eingerichtet ist, dass eine Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters ‚Energieverbrauch‘ durchführbar ist, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtkurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart 40
berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst. 45
8. Computerprogramm-Erzeugnis, das ein computerlesbares Speichermedium umfasst, auf dem ein Programm gespeichert ist, das es einem Computer ermöglicht, nachdem es in den Speicher des Computers geladen worden ist, eine Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters ‚Energieverbrauch‘ durchzuführen, wobei wenigstens für diesen Opti- 50
55

mierungsparameter die Fahrtkurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.

9. Computerlesbares Speichermedium, auf dem ein Programm gespeichert ist, das es einem Computer ermöglicht, nachdem es in den Speicher des Computers geladen worden ist, eine Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung des Optimierungsparameters ‚Energieverbrauch‘ durchzuführen, wobei wenigstens für diesen Optimierungsparameter die Fahrtkurven der Fahrten nach vorgebbaren ersten Kriterien in jeweils parameterabhängige, erforderlichenfalls mit Attributen und/oder Gewichten versehene Intervalle aufgeteilt werden, und bei der Berechnung der Zielfunktion diese Optimierungsparameter derart berücksichtigt werden, dass ihre Auswertung eine Auswertung der Schnittmengen der Intervalle hinsichtlich Parameter, Attribut und/oder Gewicht nach vorgebbaren zweiten Kriterien umfasst.



FIG

Method and device to optimize route plans on line networks

Patent Number: EP1293948
Publication date: 2003-03-19
Inventor(s): ERHARD KARL-HEINZ (DE)
Applicant(s): SIEMENS AG (DE)
Requested Patent: ☐ EP1293948, A3
Application Number: EP20020090328 20020912
Priority Number(s): DE20011047231 20010914
IPC Classification: B61L27/00
EC Classification: G06F17/60C8D
Equivalents: ☐ DE10147231
Cited patent(s): US5794172; DE19932833; DE19950185; EP1098544

Abstract

The method is for the production of timetables that are optimized in respect of energy use (taking into account feedback effects) and or the time distribution of energy use (de-synchronization). If necessary further optimization parameters can be considered such as: total passenger change times, number of carriages needed and the lateness total for the considered timetables. Independent claims are included for: a corresponding processor arrangement; a computer program product; and a computer readable storage medium. In optimizing timetables for one or more parameters the journey curves of trains are considered.

Data supplied from the esp@cenet database - I2